



Patrick Neumann
Redakteur Autoflotte

Drink aus der Dose

So sieht sie also aus, meine erste Strom-Tankkarte: Unten links prangt mein Name, darüber die Nummer 000 000 677, einen halben Zentimeter daneben das „Verfallsdatum“. Das stylische M in verschiedenen Blautönen verrät den Emittenten, den portugiesischen Energieversorger „MOBI.E“. Jetzt nur noch den Stromer herrlich lautlos an den Fahrzeugrand steuern und unter dem Halteverbotsschild, das nicht für Elektroautos gilt, mit gutem wie grünem Gewissen parken. Dann die E-Tankkarte an die Ladesäule halten und dem E-Vehikel – zu Probezwecken – einen Drink aus der Dose spendieren. Fertig. Bei der Präsentation des Nissan Leaf klappt das Procedere an der Ladesäule einwandfrei.

Hierzulande existieren, Stand Mitte November, 868 öffentliche Ladestationen. Klingt übersichtlich, zumindest wenn man die rund 14.500 „klassischen“ Tankstellen der Republik gegenüberstellt. Klar: Fuhrparkleiter und deren dienstwagenberechtigte Mitarbeiter, die die Autobauer mit ihrer Elektromobilitätsoffensive in erster Linie fokussieren, dürften das „Zapfen“ auf dem Firmenparkplatz oder im -parkhaus favorisieren.

Denn wer garantiert einem, dass nicht ein vermeintlicher Spaßvogel den Stecker zieht – und beispielsweise den achtstündigen Ladevorgang an der Haushaltssteckdose unterbricht? Den drohenden Vandalismus einmal außer Acht gelassen. Oder ist im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs die Spezies der Laternenparker ausgestorben? Gibt es etwa abgeschlossene Garageneinheiten mit Steckdose in Hülle und Fülle? Und was, wenn der Drink aus der Dose dann vom Kohlekraftwerk erzeugt wurde?

Damit man mich nicht missversteht: Unabhängiger vom Öl zu werden, muss das nachhaltige Ziel sein – nicht nur der viel zitierten Kinder und Kindeskinde wegen. Eine Metropole wie Berlin ohne gesundheitsschädliche CO₂-Belastigung respektive nervige Motorenlärmattacken klingt nicht nur schön, sondern ist auch wünschenswert. Das sehen sicherlich nicht nur Ökoaktivisten so.

Wären wir bei den Hürden Reichweite, Ladedauer und Anschaffungspreis – von einem nicht ganz auszuschließenden Elektrosmog mal ganz abgesehen. Laut einer aktuellen Umfrage der Marktforscher von GfK hält die Mehrheit der knapp 6.200 Befragten einen Aufpreis von rund 1.000 Euro gegenüber einem Verbrennungsmotor für akzeptabel. Doch die preisliche Realität sieht aufgrund der hohen Batteriekosten leider noch anders aus. Das beklagt auch der eine oder andere elektroaffine Flottenchef.

Glaubt man der Bundesregierung, so sollen in zehn Jahren eine Million E-Autos zugelassen sein. Damit das gelingt, muss das hippe Thema weiter Fahrt aufnehmen. Mit den diskutierten steuerlichen Vergünstigungen für E-Dienstwagen? Mit einer Prämie, wie in anderen Ländern usus? Mit neuen Batterie-Innovationen?

Die Antworten werden im jedem Fall spannend sein. Wir halten Sie auf dem Laufenden: aktuell, kompetent und – wie immer – kritisch und neutral.